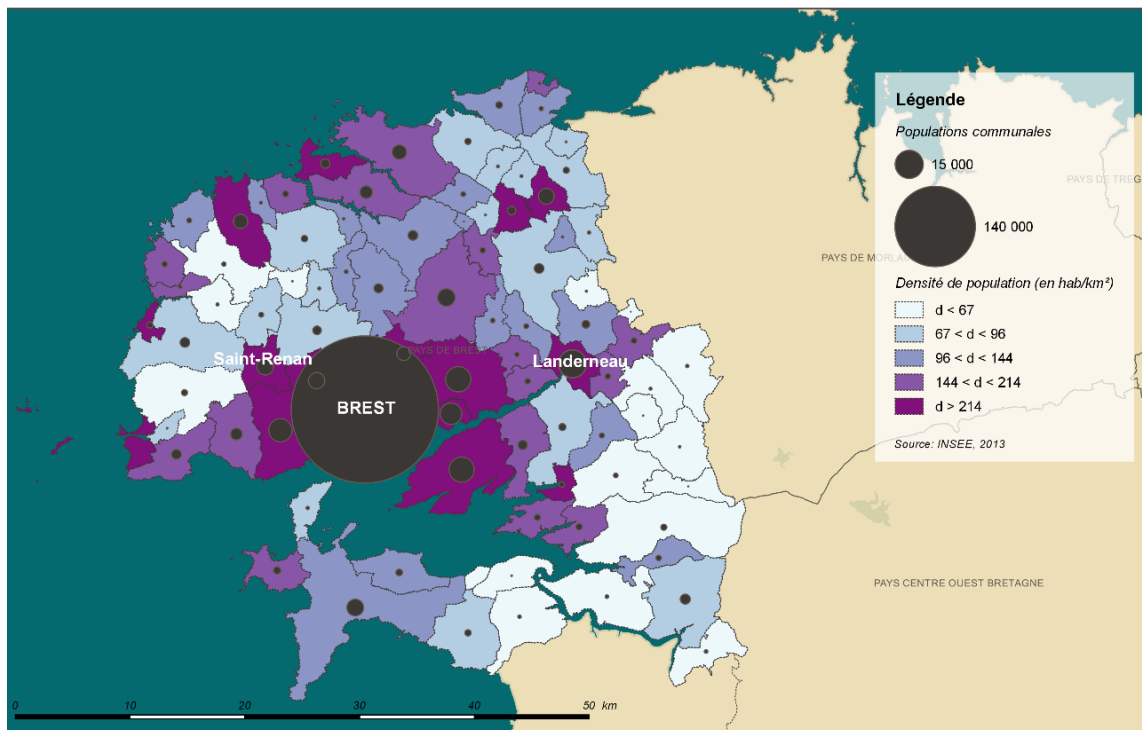


# PAYS DE BREST

## FICHE TERRITOIRE



### Chiffres clés

Situé à l'extrémité nord-ouest de la pointe du Finistère, le pays de Brest est avec celui de Cornouaille le plus périphérique des pays bretons. C'est le **3ème** pays<sup>1</sup> le plus peuplé du périmètre du projet LNOBPL. Sa population représente 9% de l'ensemble de la population du périmètre.

La population du pays de Brest est très fortement concentrée autour de Brest, 3<sup>ème</sup> plus grande ville du périmètre d'étude avec 139 400 habitants, et de ses quelques communes limitrophes.

Le reste du territoire est à dominante rurale, principalement composé de communes de petite, voire très petite taille.

Avec **41 emplois pour 100 habitants**, le pays de Brest se situe exactement dans la moyenne des pays du périmètre d'étude.

Nombre de communes	90
Superficie (km <sup>2</sup> )	1 706
Population (2013)	394 150
Densité de population (hab./km <sup>2</sup> )	231
Emplois	160 500
Commune la plus peuplée	Brest (139 400 hab.)

1 : Le **pays** est une catégorie administrative française d'aménagement à caractère géographique désignant un territoire présentant une « cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi » afin d'exprimer « la communauté d'intérêts économiques, culturels et sociaux de ses membres » et de permettre l'étude et la réalisation de projets de développement.

# PAYS DE BREST

## FICHE TERRITOIRE



### Infrastructures de transport

En matière de transports collectifs, le pays de Brest est desservi par :

- + 7 gares en exploitation, dont 2 gares TGV (Brest, Landerneau) ;
- + 1 aéroport, situé à Brest.

Le réseau routier est structuré autour de la RN165, voie express à la typologie autoroutière (2 fois 2 voies sur 2 chaussées séparées par un terre-plein central), qui donne accès depuis Brest au réseau de villes du Sud de la Bretagne (Quimper, Vannes) puis à Rennes et Nantes plus à l'Est. Au Nord, la RN12, de même typologie, permet de rejoindre le réseau de villes de la côte nord Bretonne (Morlaix, Lannion, Guingamp...)

En complément, les principales zones peuplées du littoral sont accessibles grâce à un réseau secondaire, dont principalement les RD788 et RD789.

### Niveaux de services

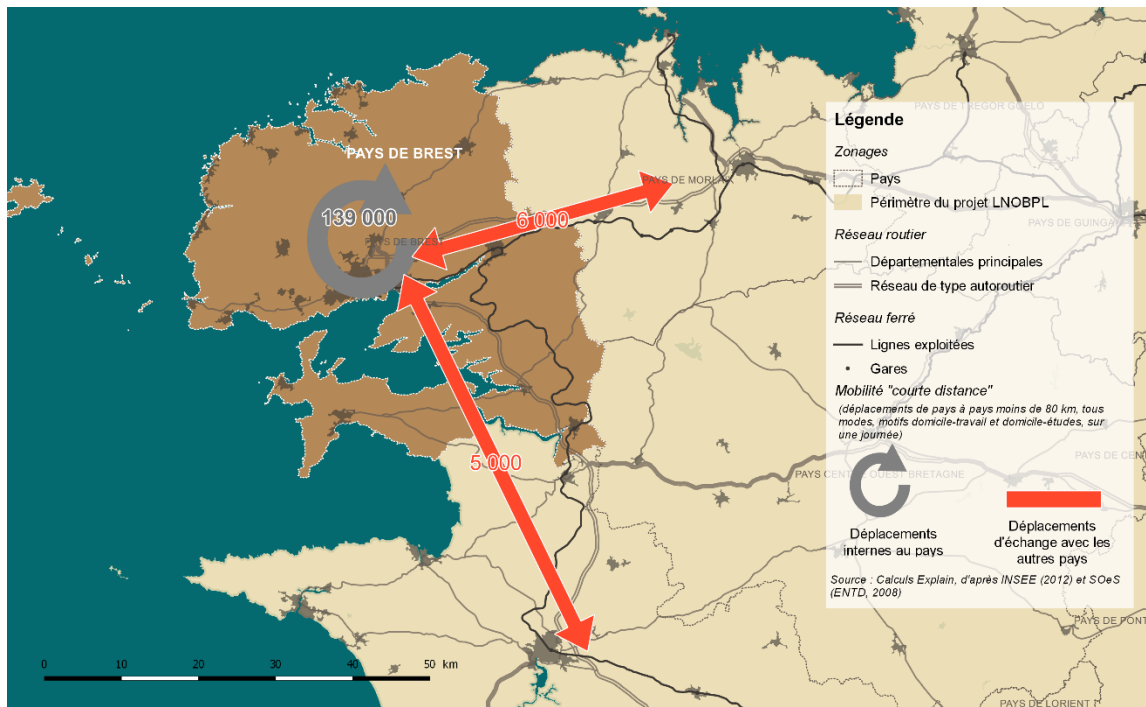
- + Vers Nantes, train et voiture offrent des temps de parcours comparables ;
- + Pour Rennes, le train est plus intéressant que la voiture ;
- + Pour Paris, la voiture est nettement moins rapide que le train.

Brest			
Paris	3h42	10 AR + 1 AR*	98,00 €
<i>dont</i>	3h25	3 AR	
Rennes	2h09	14 AR	37,80 €
Nantes	3h39*	11 AR*	50,50 €
Quimper	1h12	9 AR	18,10 €
<i>dont</i>	1h01	1 AR	
Landerneau	0h16	27,5 AR	4,20 €

Niveaux de services ferroviaires : temps moyen et *meilleur temps* en 2017/2018, nombre d'aller-retour par jour, prix plein tarif 2<sup>de</sup> classe en 2016 (Source : SNCF Réseau).  
Hypothèse de correspondance de 15 minutes (si applicable) // Temps de parcours routier : données du calculateur d'itinéraire en ligne mappy.fr

# PAYS DE BREST

## FICHE TERRITOIRE



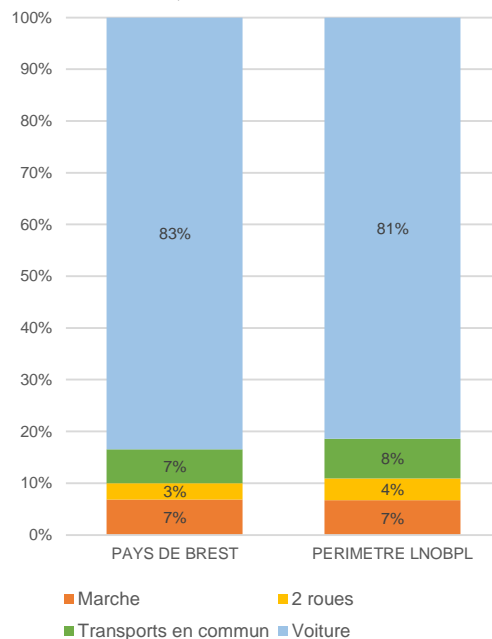
### Déplacements de moins de 80 km

Comparativement aux autres pays du périmètre, le pays de Brest échange très peu avec les territoires voisins. Les déplacements<sup>2</sup> internes aux pays représentent **92%** du total des déplacements effectués par les résidents de ce territoire.

Les principaux territoires d'échanges avec le pays de Brest sont le pays de Cornouaille, et de Morlaix, qui dépendent de l'agglomération brestoise pour l'accès à l'emploi de leurs résidents.

**83%** des déplacements des résidents du pays de Brest se font en voiture et **7%** en transports en commun. A l'échelle du périmètre du projet LNOBPL, ces parts sont respectivement de 81% et 8%.

Déplacements domicile-travail - Parts modales, source ENTND 2009



2 : Déplacements pour motif Domicile-Travail ou Domicile-Etudes.

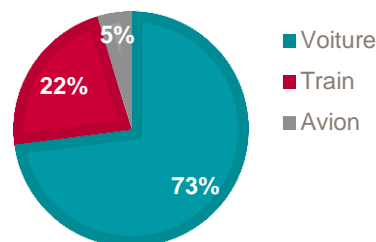
# PAYS DE BREST

## FICHE TERRITOIRE

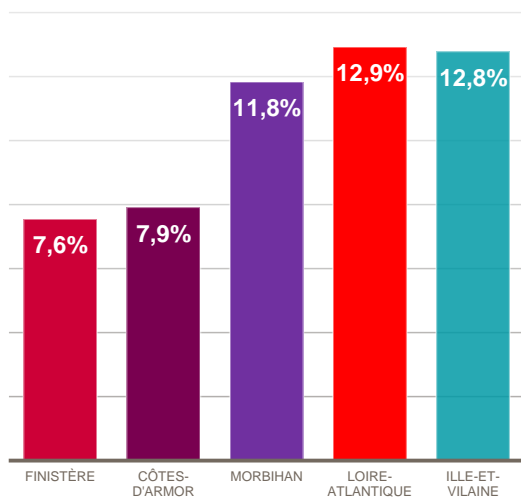
### PARTS MODALES POUR LES VOYAGES À LONGUE DISTANCE

#### Voyages à longue distance

Les Brestois effectuent en moyenne **6,4 voyages** à longue distance chaque année, ce qui les place au même niveau que la moyenne des résidents du périmètre du projet LNOBPL. La part modale de ces voyages est de **22%** pour le train, valeur supérieure à la moyenne du territoire. L'utilisation du train est donc plus répandue pour ce territoire.



#### Prévisions de croissance de la population à l'horizon 2030



#### Enjeux et perspectives d'évolutions

L'INSEE prévoit une croissance de 516 000 habitants de la population de l'aire d'étude du projet LNOBPL entre aujourd'hui et 2030, horizon de mise en service du projet LNOBPL.

Le Finistère sera le département dans lequel la croissance de population sera la plus faible. En outre, d'après les projections démographiques effectuées par l'ADUEPA<sup>3</sup>, la croissance modérée de la population du pays de Brest devrait s'accompagner d'un vieillissement de la population.

Sur cette période, la croissance des besoins de mobilité des résidents du Pays de Brest est estimée<sup>4</sup> à :

- + **+8%** pour les flux internes ;
- + **+8%** pour les flux d'échange avec les Pays voisins ;
- + **+32%** pour les voyages à longue distance.

3 : source : Révision du SCoT du pays de Brest – diagnostic démographie, Agence d'urbanisme du Pays de Brest, juillet 2015.

4 : Estimations sur la base des croissances démographiques projetées par l'INSEE des pays d'origine et de destination des flux pour les flux à courte distance, et sur les projections de croissance du PIB national pour les voyages à longue distance (source : Commissariat Général au Développement Durable du Ministère de l'écologie et du développement durable).